

W rezultacie, co na mapie wyglądało na wartościową bazę morską, to w rzeczywistości przedstawiało kupę gruzów. U wejścia do portu witały naszyt zatopionych okrętów, blokujących dostęp i ruiny portowych zabudowań. Mimo wszystko nasza marynarka uporała się z tymi trudnościami w tempie wprost niewiarygodnym. Pierwszą prowizoryczną metodą ich zwalczania było używanie bark do ładowania. Jeszcze przed dotarciem do El-Ageida używaliśmy zwłaszcza barek o płaskich dnach, którymi dowieźliśmy miliony galonów benzyny.- Najlepsze porty na wybrzeżu libijskim, mianowicie Benghazi i Trypolis nie posiadają warunków przyrodzonych. Są to porty, zawdzięczające swe powstanie wyłącznie pracy rąk ludzkich. Niekładowiejszego, jak uniemożliwić korzystanie z nich przez zatopienie kilku statków i porobienie wyrw w molach. Tymczasem nie było chwili do stracenia. Względy wojskowe nakazywały zwiększać do maximum tempo pościgu za kommem, równocześnie jednak jego linje komunikac. skracali się, nasze zaś rozciągały prawie aż do granicy wytrzymałości. Najcenniejszym portem stał się Trypolis. W pięć godzin po jego zajęciu rozpoczęły się prace nad wyciąganiem i ratowaniem pozatopianych statków. Po pięciu dniach mogły już do niego zawinąć mniejsze jednostki, a gdy prem. Churchill przybył do Afryki Płn., cały port był już oddany do użytku. Co to znaczy, można sobie wyraźnie-uświadomić, pamiętając o tym, że w ciągu jednego tygodnia dostarczyliśmy morzem naszej VIII-ej armii 8000 ton amunicji i 3.000.000 galonów benzyny / 1 gallon = 4.54 ltr /. Rekordem było również uruchomienie portu w Oranie, dokąd w dwa dni po naszym wkroczeniu zaczęły zawiązać konwoje z W. Brytanii.-